Transports Canada Transport Canada

TP 6980F

Numéro 3/2003

feedback

Rapports de difficultés en service de l'aviation canadienne

table *des* ***matières***

ÉCHOS DU HANGAR	deuxième de couverture
AVIONS	1
GIRAVIONS	5
PRENEZ GARDE	7
CN RELATIVES AUX ÉQUIPEMENTS	7
ARTICLE DE FOND	8
PIÈCES NON APPROUVÉES SUSPECTES	10
PIÈCES NON APPROUVÉES PAR LA FAA	11
SYMPOSIUMS DES TEA	12
LISTE DES RDS	13

échos du hangar

Un message pour le personnel d'entretien d'aéronefs

Diagramme logique du RDS - Révision 1...une nouvelle présentation

Le diagramme logique du RDS est en circulation depuis environ deux ans et a été très bien accueilli par les exploitants et les spécialistes de la maintenance. La révision 1 comprend des modifications mineures dans le but d'améliorer et de préciser certaines parties du texte qui ont été modifiées.

Section sur le type de correspondant :

- Nouveaux sous-titres de déclarations obligatoires et volontaires pour mettre davantage l'accent sur les exigences applicables du RAC;
- On a ajouté les unités de formation au pilotage et les exploitants privés pour inclure leurs obligations réglementaires. On a aussi ajouté les exploitants de l'aviation générale pour susciter des RDS volontaires; pour des raisons de commodité, les renvois pertinents au RAC sont inclus.

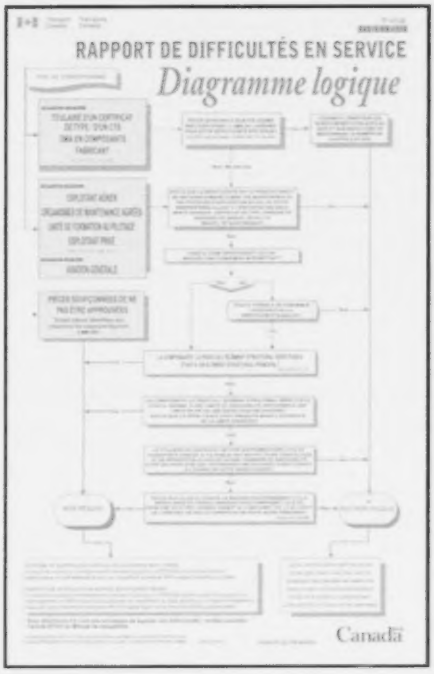
Colonne du centre :

- Des modifications mineures ont été apportées à plusieurs cases du centre, notamment la création d'une nouvelle case qui traite des éléments structuraux principaux, y compris un renvoi à la circulaire d'information AC25-571-1C :

  > Les éléments structuraux principaux sont ceux qui contribuent de manière importante à supporter les charges au sol, en vol et de pressurisation et dont la défaillance pourrait réduire de façon importante la résistance structurale globale de la cellule de l'avion.

Bas de la colonne de droite :

- Un astérisque * a été ajouté à la case « RDS non requis ». Cet astérisque renvoie l'utilisateur à l'article 591.01 du MN pour confirmer qu'aucun RDS n'est requis.



Ce diagramme logique du RDS sert de document de référence pratique et aide l'utilisateur à cerner les difficultés en service qui peuvent faire l'objet d'un rapport.

Nota :

La révision 1 du diagramme logique du RDS (TP14134B) est présentée sous la forme d'un document bilingue recto verso avec un nouvel arrière-plan. Vous pouvez vous procurer un diagramme logique du RDS au Centre de Transports Canada (CTC) le plus près de chez vous ou en envoyant votre demande par courrier électronique à l'adresse suivante : SDRS@tc.gc.ca.

Pour de plus amples renseignements ou pour recevoir des exemplaires de **feedback** ou d'autres publications de l'Aviation civile, appelez au 1 800 305-2059 ou venez visiter notre site Web à www.tc.gc.ca/AviationCivile/certification. Afin de ne pas la livraison de vos numéros, envoyez tout changement d'adresse au Centre de communications de l'Aviation civile de Transports Canada, AARA, Place de Ville, Ottawa (Ontario) K1A 0N8.

©Travaux publics et Services gouvernementaux, Canada, 2003
Le ministère des Transports du Canada autorise à reproduire le contenu de cette publication, en tout ou en partie, pourvu que tout le crédit lui soit attribué et que toute reproduction soit effectuée fidèlement. Bien que le ministère des Transports du Canada ait autorisé l'utilisation de cette publication, il n'est aucunement responsable de la présentation de l'information ni de l'interprétation qui pourrait en être faite.

Il se peut que le présent exemplaire de cette publication ne soit pas à jour et ne comporte pas les modifications apportées à l'original. Pour en obtenir une copie à jour, veuillez communiquer avec le ministère des Transports du Canada.

Le contenu de cette publication ne doit servir que de guide, et il ne doit en aucun cas être cité ou considéré comme ayant force de loi. Il peut en tout temps et sans préavis devenir périmé, en tout ou en partie.

Avis/Exonération de responsabilité :

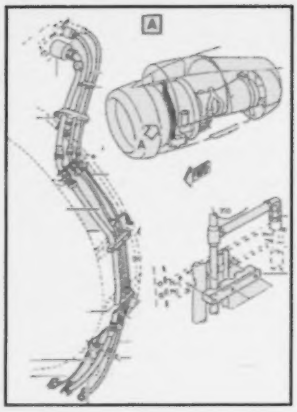
Les rapports de difficultés en service sont habituellement publiés intégralement
Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude ou au contenu de ces rapports. Seules les fautes de grammaire ou d'orthographe sont corrigées. Le contenu des rapports peut être réduit, et les références personnelles qu'ils comportent peuvent être supprimées.

This publication is also available in English.

aéronefs

AIRBUS A320

Conduite hydraulique usée par frottement



On a trouvé une conduite hydraulique qui était usée par frottement dans le transducteur de pression de la pompe du circuit hydraulique vert du moteur n° 1 d'un A320. Ces dommages ont causé une importante perte de liquide, et l'avion a dû effectuer une descente d'urgence et un atterrissage subséquent non planifié.

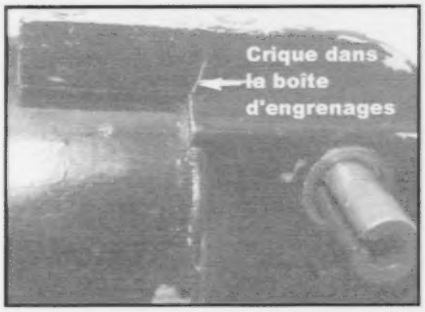
La plupart des groupes motopropulseurs ont une multitude de conduites qui rejoignent les divers circuits moteurs et les cellules. Ces conduites sont situées par nécessité à proximité immédiate de divers autres conduites et composants.

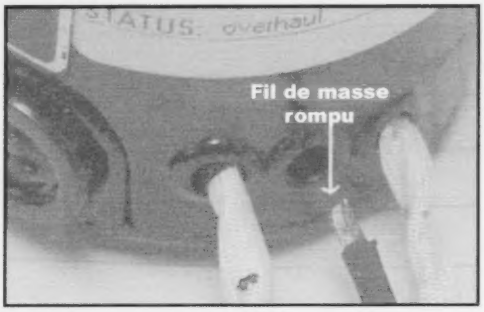
Le programme de RDS reçoit toujours de nombreux rapports ayant trait à la défaillance de conduites causée par un dégagement insuffisant par rapport aux structures adjacentes. Le risque d'une défaillance de cette importance peut être évité en assurant un dégagement ou une protection adéquate des conduites, ou les deux, lors de l'installation initale et pendant la maintenance.

BEECH 58P RDS n° 20030506006

Moteur de volets défectueux

Au cours des vérifications de fonctionnement suivant l'installation d'un moteur de volets (réf. 3536415157) nouvellement révisé, le TEA a remarqué des indications de battement intermittent. Après avoir déposé et examiné le moteur de volets suspect, on a déterminé que le problème était dû à un câble interne défectueux/lâche. Un examen subséquent du moteur de volets a révélé une crique manifeste dans la boîte d'engrenages.



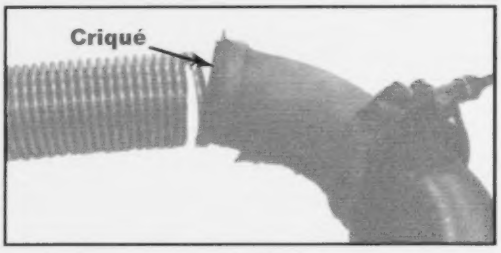


Transports Canada rappelle aux techniciens d'entretien d'aéronefs qu'ils doivent d'inspecter attentivement toutes les pièces aéronautiques pour y déceler les défauts et pour assurer la traçabilité avant installation. La base de données des RDS contient de nombreux autres rapports de cette nature.

BEECH C90A RDS n° 20030115006

Bossage d'antigivrage criqué

Au cours de la vérification périodique d'un Beech C90A, on a remarqué que le bossage d'antigivrage situé sur le tuyau d'échappement gauche (réf. 109-950000-1) était brisé au niveau du tuyau flexible d'antigivrage. Ce dernier était également criqué près du coude inférieur.

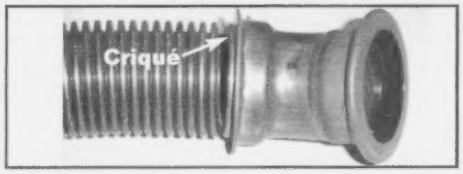


Mise en garde pour les techniciens d'entretien d'aéronefs qui inspectent cette zone.

BEECH C90A RDS nº 20021125012

Tuyau flexible d'antigivrage criqué

Au cours de l'inspection d'un Beech C90A, le capot du moteur droit a été déposé, et on a constaté que le tuyau flexible (réf. 90-910100-17) qui achemine l'air d'échappement pour réchauffer l'entrée d'air du capot moteur était criqué. La crique s'étendait approximativement au 1/3 de la circonférence du tuyau.



Heures depuis la mise en service initiale (HMSI) : 124,6 heures

Le bulletin de service du constructeur 71-3142 a été diffusé dans le but de prévenir la formation de criques à cet endroit. Cependant, on a rapporté la formation de criques même après qu'on se soit conformé au BS 71-3142.

Transports Canada recommande de faire preuve d'une vigilance accrue pour déceler les criques dans cette zone.

CESSNA 150 RDS nº 20030423006

Criques dans le stabilisateur horizontal

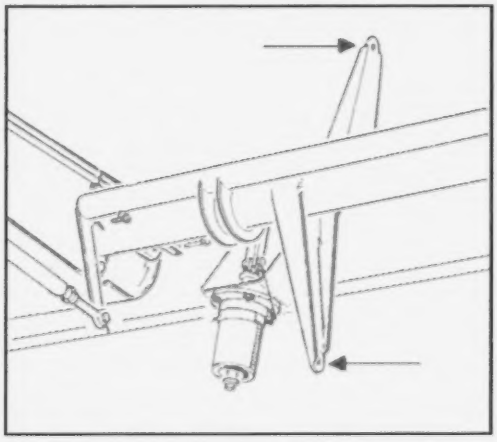
Les nervures de bord d'attaque d'un Cessna 150 (réf. 0432001-46 et 0432001-6) sont très difficiles à apercevoir. Le seul moyen de les examiner visuellement pour déceler des criques le long des volets compensateurs est de faire passer un miroir entre les trous d'allègement horizontaux des longerons et des nervures.

Le correspondant croit que les nervures se sont criquées en raison de manœuvres au sol inappropriées. La procédure, qui consiste à pousser l'empennage de l'avion par le longeron afin de faire pivoter l'appareil pour l'orienter, pourrait être la cause des dommages à ces nervures. Les deux nervures ont été remplacées.

Bien que les petits aéronefs puissent être poussés manuellement, il faut suivre les procédures appropriées pour ne pas les endommager. Assurez-vous d'utiliser une barre de remorquage.

DE HAVILLAND DHC 2 MKI RDS nº 20030318009

Point de fixation des câbles allongé



Au cours d'une inspection, on a remarqué que le point de fixation des câbles du tube de torsion de commande de profondeur (réf. C2T7A) était allongé.

HMSI : 21 878 heures

Il arrive souvent qu'on ne découvre ce type de défectuosité que lorsque l'on procède à d'autres travaux de maintenance qui nécessitent la dépose d'un composant connexe. Cette défectuosité n'a été découverte qu'à la suite d'une inspection minutieuse, sans quoi elle serait peut-être passée inaperçue.

On peut repérer les défectuosités qui apparaissent dans la boucle d'un câble par un changement inattendu dans la tension du câble ou par l'incapacité d'obtenir des relevés constants de la tension du câble lors du réglage.

Pour bien inspecter les pièces qui pourraient présenter une telle défectuosité, les câbles de commande doivent être relâchés afin de pouvoir déceler un jeu au niveau des extrémités des fixations.

Avis/Exonération de responsabilité :

Les rapports de difficultés en service sont habituellement publiés intégralement.
Transports Canada n'assume aucune responsabilité quant à l'exactitude ou au contenu de ces rapports. Seules les fautes de grammaire ou d'orthographe sont corrigées. Le contenu des rapports peut être réduit, et les références personnelles qu'ils comportent peuvent être supprimées.

DE HAVILLAND DHC 7 102 RDS n° 20030514008

Câblage usé par frottement

Au cours d'une inspection de grand entretien d'un DHC 7 102, on a trouvé deux câbles (2610-300 13a22 et 2610-30006a22) usés et brisés par frottement à la hauteur de colliers détériorés dans la zone de la cloison pare-feu inférieure arrière. Les coussins en caoutchouc s'étaient arrachés, et les colliers métalliques ont usé les câbles. Ces câbles font partie de la boucle d'incendie du moteur n° 3; cette dernière était en état de marche lorsque l'avion a été amené pour la maintenance. Seuls les colliers de fixation retenaient les câbles ensemble.

La boucle d'incendie a fait l'objet de nombreuses défectuosités par le passé; elle échouait aux vérifications avant-vol trois ou quatre fois par année, généralement par les froids matins d'hiver. On la répare habituellement en nettoyant ou en remplaçant ses connexions. Nous soupçonnons que les connexions défectueuses des câbles usés et brisés par frottement peuvent avoir augmenté la résistance du système et causé l'échec des vérifications par le passé.

Cette défectuosité montre un câblage endommagé par la détérioration d'un coussin de collier. Elle a été découverte au cours de l'inspection d'un avion qui approchait d'un « âge critique » de sa vie (20 ans).

ISRAEL ASTRA SPX RDS n° 20030424004

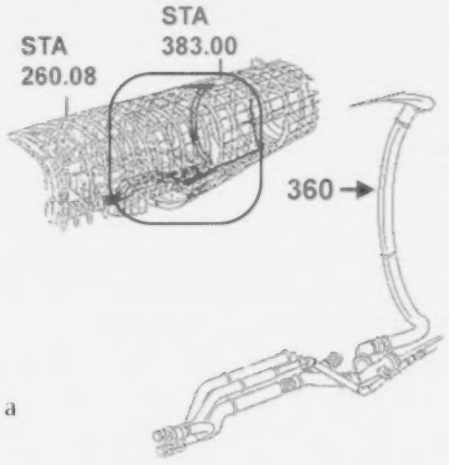
Conduit criqué

Au cours d'une inspection aux 1 000 heures, on a enlevé l'intérieur de la soute à bagages arrière pour pouvoir accéder au conduit d'air dynamique. Ce conduit de plastique se trouve du côté droit, fermement fixé au revêtement du fuselage à la réf. STA 350.

Pendant l'inspection, on a décelé une crique circulaire de 10 pouces dans le conduit (réf. 25W783016011) adjacent au revêtement du fuselage près de la sixième lisse droite (en comptant à partir de la lisse supérieure).

La nature de cette crique laissait le conduit s'ouvrir sous la pression interne. Cette crique n'était évidente qu'au touché ou à l'aide d'une lampe de poche et d'un miroir.

Ce conduit sert à évacuer la fumée de l'intérieur du fuselage dans l'éventualité d'un incendie ou d'un dégagement de fumée en vol. Il a fallu remplacer le conduit.



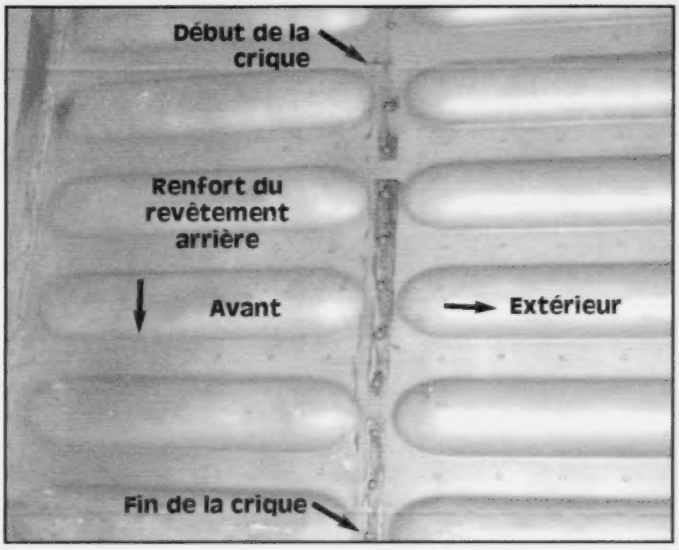
Israel Aircraft Industries a introduit un nouveau numéro de référence pour ce conduit.

PIPER PA23 250 RDS n° 20030409015

Mécanisme de verrouillage train sorti défectueux

Lorsque le pilote a sélectionné la rentrée du train, ce dernier a refusé de rentrer. Le correspondant a découvert que le mécanisme de verrouillage train sorti (réf. 1764500) était incrusté de crasse. Le train a été nettoyé et lubrifié, et il a pu être rentré avec succès lors des essais. On a remis l'avion en service.

De nombreux rapports de difficulté en service dans la base de données de Transports Canada signalent un nettoyage incomplet ou une lubrification insuffisante des trains d'atterrissage. L'avis AC 43.13 insiste sur l'importance de la propreté pendant et après la lubrification. La propreté peut prévenir l'accumulation inutile de crasse et éviter ainsi la défaillance des composants.



PIPER PA 28 140 RDS n° 20030214006

Renforts de passerelle criqués

Les renforts sous les revêtements des passerelles (réf. 00-62061-002/804), immédiatement à l'extérieur des raidisseurs marqués, étaient fortement criqués. La crique dans le revêtement arrière mesurait 42 cm de longueur. Le revêtement avant montrait trois criques de 5 cm de longueur.

Cette zone n'est pas accessible en temps normal. Cependant, cet avion (PA28 140) dispose d'un trou d'inspection supplémentaire, qui a été installé conformément à un bulletin de service antérieur. Le correspondant suggère que cette zone soit inspectée avec un endoscope, surtout pour les avions qui cumulent beaucoup de temps de vol.

HMSI : 9 402 heures

PIPER PA 31T2 RDS n° 20030313003

Vanne de régulation pneumatique défectueuse

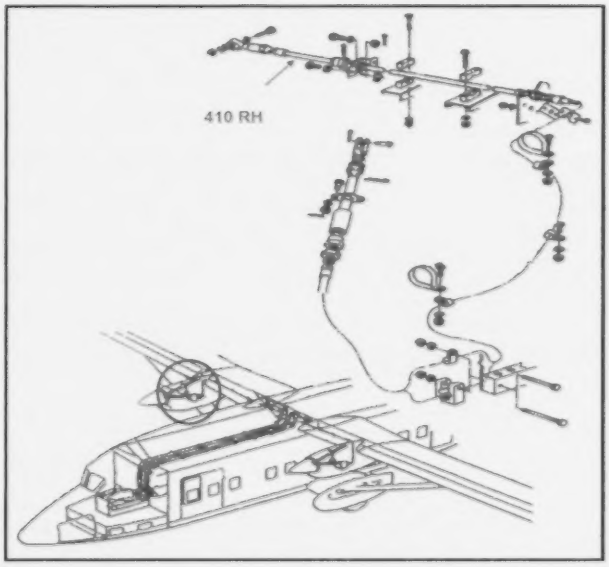
Pendant l'approche, l'équipage d'un Piper PA31T2 a remarqué de multiples défaillances de l'avionique. La puissance du signal VOR était très faible; la radio n° 1 et la majorité du matériel d'aide à la navigation étaient inopérants. La pression pneumatique indiquait 21 lb/po², alors qu'elle aurait dû être 18 lb/po². La vanne de régulation pneumatique (réf. 584228(1H5210)) était défectueuse.

Cette défaillance a causé l'échappement d'air chaud par la soupape de décharge, qui est située à proximité immédiate d'un faisceau de câbles d'antenne coaxiaux. L'air chaud a fait durcir les câbles et les a endommagés, ce qui a causé les défaillances de l'avionique mentionnées précédemment.

SHORTS HARLAND SD 360 RDS n° 20030422002

Câble flexible rompu

Pendant l'approche, le pilote ne pouvait réduire le régime du moteur droit au réglage de puissance d'approche. L'avion a atterri à un réglage de puissance plus élevé qu'en temps normal et, après l'atterrissage, les réglages beta et marche arrière ne fonctionnaient plus. Les techniciens d'entretien d'aéronefs ont découvert que le mouvement de la manette de poussée du poste de pilotage était limité vers l'avant, tandis qu'aucun mouvement n'était visible dans aucune direction au niveau du moteur. L'enquête a révélé que le câble flexible de réglage de puissance droit s'était rompu à l'intérieur de sa gaine. L'emplacement du bris était dans un coude à 180° dans le câble immédiatement sous le bloc de came de commande moteur.



Le problème peut avoir été aggravé par le fait que le capot inférieur entravait les mouvements du câble lorsque ledit capot était en position fermée, ce qui aurait causé davantage de tension dans la zone du coude. On a noté qu'il était difficile de remarquer que le capot gênait les mouvements du câble lorsqu'il était fermé.

Comme il n'y avait aucun dommage important à la gaine extérieure, il aurait été difficile de détecter cette défectuosité à l'avance.

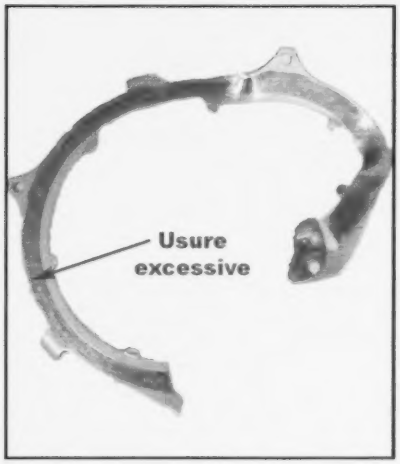
Ce RDS souligne l'importance de bien acheminer les câbles et de s'assurer qu'il y a suffisamment de jeu entre les câbles et les composants adjacents.

giravions

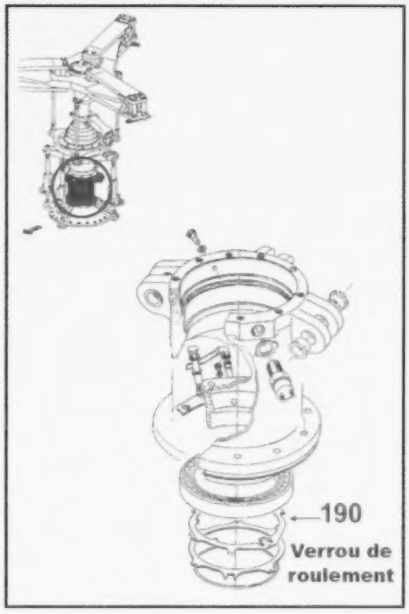
AEROSPATIALE AS 350BA RDS n° 20030429002

Verrou de roulement de mât rotor principal brisé

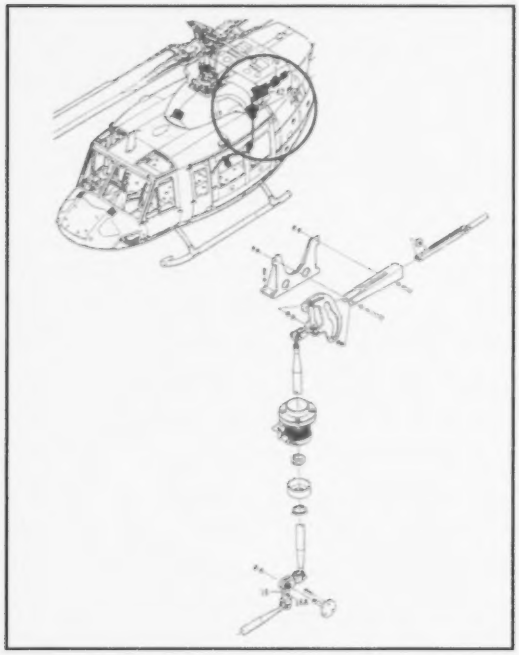
On a déposé la boîte d'engrenages du rotor principal en raison de la présence de limaille, et on l'a envoyée pour procéder à une révision. En procédant au désassemblage, on a constaté que le verrou de roulement (réf. 350A37-1183-22), situé entre le chemin de roulement intérieur inférieur et l'épaulement épicyclique, était brisé en de nombreux fragments. Ce bris a causé des dommages importants à l'épicyclique et a contaminé la boîte de réduction.



Un examen des antécédents de service des défaillances antérieures du verrou en cause a révélé que les criques peuvent résulter d'une pré-charge de couple inadéquate sur le verrou de roulement du mât. Lorsqu'on remplace un des deux roulements de mât, l'épaisseur des cales doit être convenable pour obtenir la pré-charge spécifiée. Si ce n'est pas le cas, un jeu excessif et des vibrations indésirables pourraient avoir lieu et causer des dommages.



Transports Canada rappelle aux techniciens d'entretien d'aéronefs de vérifier l'épaisseur de la cale de roulement et de surveiller attentivement l'usure du verrou en question lorsqu'il faut remplacer les joints du mât.



BELL 212 RDS n° 20030416003

Rivet de cisaillement de guignol cisaillé

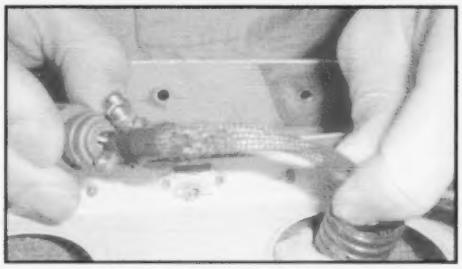
Pendant l'approche, le compensateur d'affaissement d'un Bell 212 n'a pas répondu aux commandes, et le régime du moteur s'est mis à augmenter à mesure qu'on abaissait le levier collectif. Le pilote a ajusté le régime du moteur à l'aide du circuit de compensation électrique (interrupteur de compensation pas-à-pas).

Une vérification subséquente a révélé que le rivet de cisaillement du guignol du régulateur de régime (réf. MS20470B3) s'était cisaillé. Aucun coincement n'a été constaté dans la tringlerie de commande du régulateur de régime. La défaillance du rivet de cisaillement est probablement attribuable à la fatigue.

EUROCOPTER EC 120 B RDS n° 20030409012

Fumée dans la cabine

On a remarqué de la fumée dans la cabine au cours d'un vol de croisière. Peu de temps après un atterrissage immédiat et sans histoire, il y a eu perte d'alimentation complète (y compris l'alimentation par batterie).



Fil de masse jusqu'au métal sur le dessus de la plaque verticale

Unité de contrôle auxiliaire de la lumière (LACU)

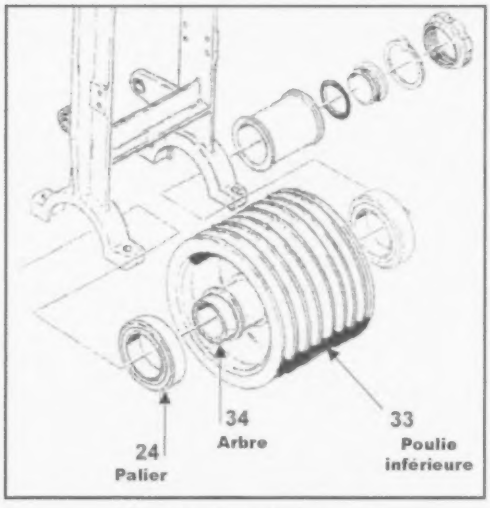
La vérification de suivi a révélé que le faisceau de câbles qui est relié directement au feu anticollision sur la dérive supérieure était usé par frottement, ce qui a causé un court-circuit direct à l'unité de contrôle auxiliaire de la lumière (LACU). On a réparé le câblage, et l'hélicoptère a été remis en service. Cet hélicoptère a cumulé plus de 1 000 heures depuis la mise en service initiale (HMSI). Un incident semblable a déjà eu lieu sur un hélicoptère EC 120 B immatriculé à l'étranger.

Le LACU comprend de nombreuses entrées, notamment les projecteurs d'atterrissage, les feux à éclats, les voyants de position, le voyant d'alimentation de la batterie principale, l'interrupteur de la génératrice, la pompe à carburant, le réchauffage pitot, le régime du rotor, l'essai incendie, etc.

Transports Canada recommande à tous les exploitants d'EC 120 de vérifier l'usure des câbles à cet endroit en attendant que le contructeur prenne des mesures supplémentaires.

SCHWEIZER 300C RDS n° 20030425008

Glissement du palier d'arbre de la poulie inférieure de la transmission du rotor principal



Mécanisme d'entraînement et transmission du rotor principal

Au cours d'une inspection détaillée de la transmission par courroie (inspection aux 300 heures), le technicien d'entretien d'aéronef a noté que la bague intérieure du palier (réf. 269A5050-85) avait glissé sur l'arbre (réf. 269A5497-9), comme le montrait les marques de glissement. Pendant le démontage du cadre en H, on a remarqué qu'il était possible de faire tourner le palier sur l'arbre manuellement. On a retiré l'ensemble du service, car l'arbre et le palier sont emmanchés à la presse.

L'enquête a révélé que certains arbres peuvent avoir été fabriqués incorrectement par le fabricant de pièces d'origine avec une très légère conicité, ce qui a éventuellement permis au palier de devenir assez lâche pour tourner sur l'arbre. Le fabricant peut réparer les arbres coniques en les rectifiant avant de les nickeler.

Il suffit généralement de porter une attention particulière aux marques de glissement sur l'arbre pour détecter les déplacements non désirés du palier.

prenez garde

BEECH 95B55 RDS n° 20030507007

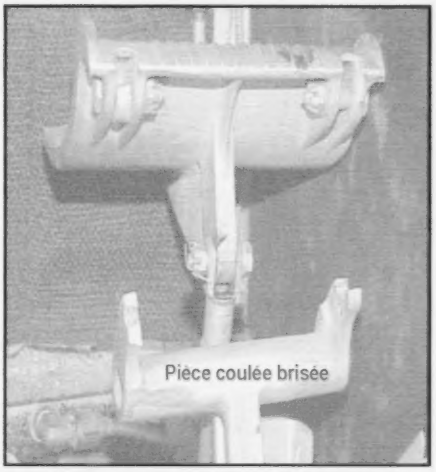
Pédale de palonnier criquée

Au cours d'une vérification de fonctionnement des commandes de vol dans le cadre de travaux de maintenance périodique, la pédale du palonnier gauche (réf. 505243263) s'est fracturée à son point de fixation. On a découvert une usure de forme oblongue dans la zone de fixation.

L'usure n'était pas facilement observable en raison de la conception et de la fixation du maître-cylindre de frein. Il a donc fallu enlever les pièces de fixation de la pédale pour pouvoir trouver d'autres signes d'usure. Une inspection subséquente des autres avions Beech 95B55 de l'entreprise a révélé des défauts semblables.

HMSI : 6 189,4 heures

La pédale de palonnier qui porte ce numéro de référence est employée dans divers avions Raytheon/Beech; portez une attention particulière lors de la vérification de cette zone.



Pièce coulée brisée

CNs relatives aux équipements

Transports Canada (TC) s'efforce de faire parvenir des exemplaires des nouvelles consignes de navigabilité (CN) applicables au Canada à tous les propriétaires enregistrés des produits aéronautiques touchés. Toutefois, comme TC ne connaît généralement pas les propriétaires des aéronefs qui possèdent les équipements ou appareils touchés par les CN, il distribue souvent ce type de CN à ses bureaux régionaux seulement.

TC a reçu les nouvelles CN suivantes relatives aux équipements au cours des trois derniers mois. Nous invitons les techniciens d'entretien et les exploitants des produits touchés à obtenir de plus amples renseignements ou un exemplaire des CN auprès de leur bureau régional de TC, de leur CTC local, de leur IPM ou du site Web de l'Aviation civile à l'adresse suivante :

www.tc.gc.ca/Aviationcivile/certification/maintien/cn.htm

FABRICANT	*NUMÉRO DE CN*	*PAYS*	*DESCRIPTION*
ANJOU AÉRONAUTIQUE	2002-104(AB)R2	FR	CEINTURES DE SÉCURITÉ ET SYSTÈMES DE RETENUE, TYPE 343-1 BS 343-1-25-01
ANJOU AÉRONAUTIQUE	2002-105(AB)R2	FR	CEINTURES DE SÉCURITÉ ET SYSTÈMES DE RETENUE, TYPE 343 BS 343-25-02
APIC	2002-453(B)R1	FR	CRIQUES DANS LE REVÊTEMENT INTÉRIEUR DU TUYAU D'ÉCHAPPEMENT DU GROUPE AUXILIAIRE DE BORD - BS de APIC 4500001-49-72
BRUGGEMANN GMBH	2003-162	GY	PARACHUTE DE SECOURS RETTUNGSFALLSCHIRM RFS II- MÉCANISME D'OUVERTURE - SB NR. LBA 001

AÉRONEFS VIELLISSANTS (Partie II)

✈ Ramon (Ray) Raoux, P. Eng.

Contexte

Le numéro 1/2003 de la publication *FeedBack* décrit les préoccupations structurales et les activités de maintenance subséquentes qui ont été mises au point pour maintenir la navigabilité des aéronefs vieillissants. Tandis qu'on abordait les questions structurales dans les années 90, d'autres inquiétudes ont aussi été soulevées relativement aux circuits électriques des avions âgés qui pourraient nécessiter un traitement semblable. Il y a eu de nombreux incendies de bord, comme celui du DC-9 d'Air Canada, près de Cincinnati en 1983, et l'explosion d'un réservoir de carburant dans un B737 à Manille en 1990. Cependant, ces événements n'ont pas mené à la création d'importants comités pour étudier les circuits électriques. Il a fallu attendre l'explosion et l'écrasement d'un B747 de la TWA, le vol 800, au large de Long Island (New York) en 1996 et l'enquête prolongée médiatisée qui s'est en suivie avant que les circuits et câbles électriques soient scrutés. Aux États-Unis, la Commission de la Maison-Blanche sur la sécurité et la sûreté de l'aviation civile a recommandé à la FAA, en collaboration avec les transporteurs aériens et les constructeurs d'aéronefs, d'étendre son programme sur les aéronefs vieillissants aux systèmes non structuraux. Cette recommandation a entraîné, vers la fin de 1998, la création du comité consultatif sur l'élaboration de règles pour les systèmes de transport vieillissants (Aging Transport Systems Rulemaking Advisory Committee [ATSRAC]) qui examine d'abord les circuits électriques, notamment le câblage, les connecteurs et d'autres composants comme les disjoncteurs. L'incendie en vol et l'écrasement d'un MD-11 de Swissair, le vol 111, près de Peggy's Cove, en septembre 1998, ont précipité l'annonce de la création du ATSRAC et ajouté au besoin urgent de s'occuper des problèmes relatifs aux circuits électriques.

Membres du ATSRAC

Le ATSRAC est représenté par des autorités chargées de la navigabilité, des constructeurs d'aéronefs, des entreprises de transport aérien et d'autres groupes d'intérêts. La FAA, les Autorités conjointes de l'aviation (JAA) de l'Europe et Transports Canada représentent les autorités chargées de la navigabilité; Airbus, Boeing et Dassault représentent les constructeurs d'aéronefs; AirTran Airways et Northwest Airlines représentent les entreprises de transport aérien. Le ATSRAC compte aussi la NASA, le département de la défense des É.-U., la Airline Pilots Association, l'Association internationale des machinistes, la Air Transport Association of America et la General Aviation Manufacturers Association parmi ses membres. En général, le ATSRAC a pour mandat de formuler des conseils à l'égard de la réglementation et des documents justificatifs qui pourraient être nécessaires afin que les systèmes non structuraux des avions de transport soient conçus, construits et entretenus de façon à garantir leur sécurité tout au long de leur durée de vie.

Pour traiter des préoccupations relatives au câblage dans les aéronefs, le ATSRAC a adopté une approche semblable à celle utilisée pour traiter des structures des aéronefs vieillissants. Dans un premier temps, cinq groupes de travail (GT) ont été formés pour s'occuper de tâches spécifiques. Un de ces GT a coordonné l'inspection du câblage (conformément à un protocole d'inspection précis) sur plus de 100 gros aéronefs de la catégorie transport au cours d'une vérification approfondie de maintenance, afin de déterminer l'état général du câblage et du matériel connexe. On a révisé les bulletins de service et les consignes de navigabilité ayant trait au câblage pour déterminer s'il fallait rendre obligatoire les bulletins ou modifier les consignes pour y incorporer des mesures définitives. Des inspections poussées (où on enlève des sections de faisceaux de câbles) ont été effectuées sur six aéronefs qui avaient récemment été mis hors service. Les faisceaux de câbles ont été envoyés à des laboratoires pour subir des essais supplémentaires, visant essentiellement à catégoriser les effets de l'usure attribuée à l'âge sur les caractéristiques d'isolation des câbles. Un autre GT a évalué l'efficacité des programmes de maintenance à l'égard des réseaux de câblage. Deux autres GT ont examiné en profondeur des programmes de formation et des manuels sur les pratiques normales relatives aux câbles électriques (ESWPM).

Résultats des GT du ATSRAC

Il n'est pas surprenant d'apprendre que ces GT ont formulé une panoplie de recommandations fondées sur leurs enquêtes. Les conclusions typiques relativement à l'état du

câblage dans les aéronefs vieillissants comprenaient, entres autres, des colliers de fixation trop petits ou trop grands, des câbles qui frottaient contre la structure, qui n'étaient pas convenablement fixés ou encore qui étaient fixés à des conduites carburant ou d'oxygène et à des gaines d'air chaud. Toutefois, la condition la plus fréquente (et vraisemblablement la plus préoccupante) était l'accumulation de crasse et de débris composés de charpie, de liquides renversés et de rognures de métal; la propreté doit devenir primordiale. On a noté le besoin d'améliorer le marquage et la séparation des câbles. On a aussi reconnu la difficulté que présente l'inspection des câbles, particulièrement en raison de l'inaccessibilité à ces derniers et lorsqu'ils se trouvent dans d'épais faisceaux de câbles.

En général, on a établi le besoin d'effectuer un changement de culture relativement à l'approche de l'industrie et de l'autorité de réglementation vis-à-vis le câblage. Les câbles ne doivent plus représenter d'obstacles à contourner avant qu'on puisse effectuer d'autres tâches de maintenance au cours des inspections visuelles. En plus de mouiller le tapis, une flaque de café entraîne d'autres conséquences. Comme prévu, certaines recommandations à l'égard de la formation exigeaient qu'on porte davantage attention au câblage, tandis que d'autres recommandations préconisaient la création d'une formule normalisée et d'un contenu normalisé minimal dans les ESWPM. D'autres encore énonçaient le besoin d'un programme amélioré d'analyse de zones (EZAP).

Recommandations des GT du l'ATSRAC

Ces cinq GT du ATSRAC ont mis deux ans à exécuter leurs tâches et à présenter leurs recommandations (phase 1). Pour la phase 2, à la lumière des recommandations émises, le ATSRAC était chargé de recommander l'établissement de règles appropriées à la mise en application des recommandations. Le groupe de travail 6 a été formé pour incorporer les nouvelles normes de certification des réseaux de câblage à la Partie 25 (Normes de navigabilité : avions de la catégorie transport) des Federal Aviation Regulations (FAR). La révision de cette partie des FAR permettrait de s'assurer que les recommandations du ATSRAC à l'égard de la séparation et du marquage des câbles deviennent une exigence relative à la conception des nouveaux aéronefs. Des éléments indicatifs ont été rédigés à l'égard de l'élaboration des programmes de formation sur les réseaux de câblage applicables aux transporteurs aériens, aux ateliers de réparation et aux établissements de formation. La formation serait adaptée aux exigences de chaque groupe et comprendrait des procédures et des mises en garde détaillées à l'intention des mécaniciens et des inspecteurs de première ligne, ainsi que des renseignements généraux de sensibilisation sur l'importance et la criticité de ces mesures à l'intention, par exemple, de l'équipage de conduite, du personnel de cabine et des gestionnaires d'entreprises de transport aérien. La nécessité de mettre en œuvre l'EZAP dans un programme de maintenance approuvé pour les exploitants serait rendue obligatoire par la FAA par l'émission d'un FAR spécial. De plus, des mesures réglementaires seraient prises pour rendre obligatoire une vérification unique des réseaux de câblage dans les cinq prochaines années. Bien que les mesures réglementaires de la FAA ne s'appliqueraient qu'aux aéronefs immatriculés aux États-Unis, Transports Canada (TC) et les Autorités conjointes de l'aviation (JAA) de l'Europe partagent les préoccupations de la FAA et ont participé aux activités du ATSRAC, afin qu'ils puissent rendre obligatoires des exigences semblables en même

temps que la FAA.
Même si les activités à l'égard des aéronefs vieillissants ont porté sur les gros aéronefs de la catégorie transport, il est vrai que les petits aéronefs (moins de 30 passagers ou 7 500 livres de charge utile, ou les deux) de la catégorie transport ne sont pas à l'abris de la détérioration du câblage causée par le temps. En conséquence, le GT 10 a vérifié 39 avions d'affaires à réaction dans le cadre des activités de la phase 2 du ATSRAC, ce qui représente huit modèles et cinq constructeurs. Les conclusions du GT 10 ont révélé que les observations relatives au câblage dans les gros et les petits aéronefs de la catégorie transport étaient semblables.

Le fait de rendre obligatoires les initiatives mentionnées ci-dessus représente un début dans le traitement des préoccupations relatives aux réseaux de câblage, mais d'autres activités sont nécessaires et même en cours de réalisation. Le prochain numéro de la publication *FeedBack* va décrire l'importance de l'EZAP et des autres activités en cours pour traiter les questions relatives au câblage. Les lecteurs qui souhaitent obtenir des détails supplémentaires sur le ATSRAC peuvent trouver une description exhaustive des activités du ATSRAC sur son site Web à l'adresse suivante : www.mitrecaasd.org/atsrac/index.html.

Ray Raoux
Gestionnaire, Action corrective
Maintien de la navigabilité
Certification des aéronefs
Transports Canada

Photos : *Gracieuseté de J.R. (Rod) Digney*

pièces *non approuvées* SUSPECTES

Les rédacteurs des rapports de difficultés en service (RDS) suivants, qui ont été reçus au cours du trimestre précédent signalaient qu'une pièce non approuvée (SUP) était soupçonnée. La liste n'est fournie ici qu'à titre de renseignements et ne doit aucunement être utilisée pour repérer des pièces non approuvées. Au Canada, les SUP doivent être signalées au moyen d'un formulaire RDS ordinaire, sur lequel la pièce non approuvée est mentionnée

NOTA : Le numéro 2/2003 de la publication *FeedBack* comportait des erreurs dans les pièces non approuvées suspectes. La liste révisée ci-dessous comporte des données relatives aux deuxième et troisième trimestres.

FABRICANT : AEROSPATIALE AS 350A
NOM DE PIÈCE : PALIER **RÉFÉRENCE :** NON CONFORME **ÉTAT DE LA PIÈCE :** GRIPPÉE
N° RDS : 20030319003
DESCRIPTION

LE SUPPORT DE PALIER CÔTÉ ENTRAÎNEMENT A GRIPPÉ EN VOL ET A PIVOTÉ DANS LA GARNITURE DE COUSSIN, CE QUI A USÉ LE DIAMÈTRE EXTÉRIEUR DU CHEMIN DE ROULEMENT AU POINT OÙ L'ARMATURE A COMMENCÉ À FROTTER SUR LE STATOR. CETTE USURE A CONTINUÉ JUSQU'À CE QU'IL Y AIT SUFFISAMMENT DE SERRAGE POUR CISAILLER LA SECTION CREUSE DE L'ARBRE D'ENTRAÎNEMENT. LE DÉMONTAGE DE L'UNITÉ A RÉVÉLÉ QUE LES PALIERS INSTALLÉS SONT DES PIÈCES NON CONFORMES. LA PIÈCE CONFORME EST FABRIQUÉE PAR LE FABRICANT DE PIÈCES D'ORIGINE APC ET PORTE LA RÉF. 150SG1052B. LES PALIERS TROUVÉS PORTAIENT LA MARQUE « JAF 6203RS JAPAN » ". LE PALIER GRIPPÉ A PERDU SES JOINTS, CE QUI A EXPOSÉ LES BILLES. IL N'EST PAS DE LA MÊME CONCEPTION QUE LA PIÈCE CONFORME. LES PALIERS NON CONFORMES COMPORTENT DEUX RANGÉES DE HUIT BILLES, TANDIS QUE LA PIÈCE DU FABRICANT COMPORTE UNE RANGÉE DE HUIT BILLES. SELON LA FICHE D'EMPLOI DES PIÈCES D'AÉRONEF, CETTE UNITÉ A ÉTÉ RÉVISÉE POUR LA DERNIÈRE FOIS AVANT LE MOIS DE MAI 1998. SELON LE PROPRIÉTAIRE, L'UNITÉ ÉTAIT INSTALLÉE SUR UN AÉRONEF LORSQU'ELLE A ÉTÉ IMPORTÉE, ET LA RÉVISION A VRAISEMBLABLEMENT EU LIEU AU PORTUGAL. LES PALIERS SONT GARDÉS EN QUARANTAINE EN ATTENDANT LA VÉRIFICATION DE TRANSPORTS CANADA.

FABRICANT : BOEING 737 217
N° RDS : 20030321011
DESCRIPTION

LA DÉPOSE IMPRÉVUE DE LA SERVOCOMMANDE DE GOUVERNE DE DIRECTION D'UN B737 A ÉTÉ EFFECTUÉE LES 25 ET 26 FÉVRIER 2003, À YVR, EN RÉPONSE À UNE DEMANDE DU SERVICE DU MATÉRIEL FONDÉE SUR L'AVIS DE PIÈCES NON APPROUVÉES N° 2001-0089 DE LA FAA EN DATE DU 12 AOÛT 2002. LA SERVOCOMMANDE (RÉF. 1U1150-3 S/N 737) SUSPECTE ÉTAIT AFFICHÉE DANS L'AVIS. AIR CANADA AURAIT DÛ EN ÊTRE AVERTI PAR TRANSPORTS CANADA (VOIR CHAPITRE 5, ARTICLES 510, 511 ET 513 DE L'ABN). LA DÉPOSE DE LA SERVOCOMMANDE DE GOUVERNE DE DIRECTION (RÉF. 1U1150-3 S/N 0737) RENVOIE À FTN ZKMZP8 ET INDIQUE QU'ELLE A ÉTÉ INSTALLÉE SUR UN AÉRONEF511, MAIS L'HISTORIQUE DE SEPTRE INDIQUE QUE L'UNITÉ A ÉTÉ RÉPARÉE LE 13 MARS 2000. CES RENSEIGNEMENTS ONT ÉTÉ CONFIRMÉS DANS L'ARTOS. L'HISTORIQUE DU FTN DANS L'ARTOS INDIQUE QUE L'UNITÉ A ÉTÉ INSTALLÉE SUR UN AÉRONEF 511 LE 21 MARS 2000 JUSQU'À CE JOUR. L'AVIS DE LA FAA INDIQUE QUE LES UNITÉS SUSPECTES ONT ÉTÉ MAL RÉVISÉES AU COURS DE LA PÉRIODE DU 3 AU 8 JANVIER 2001. LES ATELIERS DE RÉPARATION ET LES VENDEURS MENTIONNÉS DANS L'AVIS NE FIGURENT PAS SUR NOTRE LISTE APPROUVÉE. DE PLUS, NOTRE RAPPORT D'ATELIER A ÉTABLI QUE LA PIÈCE AVAIT DES CODES DU CONSTRUCTEUR, ET NOUS PRÉSUMONS QUE LA PIÈCE APPARAISSANT SUR LA LISTE DE LA FAA AVAIT ÉTÉ FORGÉE.

FABRICANT : CESSNA 150
NOM DE PIÈCE : ALTERNATEUR **RÉFÉRENCE :** DOFF10300F **ÉTAT DE LA PIÈCE : :** DÉFECTUEUSE
N° RDS : 220030120006
DESCRIPTION

AU COURS DE LA RÉVISION DE L'ALTERNATEUR, ON A CONSTATÉ QUE LE REDRESSEUR (RÉF. ES4113), LE BALAI (RÉF. E4118) ET LE PALIER (RÉF. ES4104) PORTAIENT TOUS DES NUMÉROS DE RÉFÉRENCE NON APPROUVÉS. L'HABILLAGE DE L'ALTERNATEUR S'EST FAIT AVEC DES PIÈCES APPROUVÉES.

FABRICANT : DE HAVILLAND DHC-2MK1
NOM DE PIÈCE : GOUVERNE DE PROFONDEUR **RÉFÉRENCE :** C2T29A **ÉTAT DE LA PIÈCE :** DÉFECTUEUSE
N° RDS : 20030131001
DESCRIPTION

LA PIÈCE A EN RÉALITÉ ÉTÉ PRISE DE L'INVENTAIRE POUR L'INSTALLATION, MAIS ELLE NE CORRESPONDAIT PAS.

FABRICANT : EUROCOPTER BO105 S CDN BS
NOM DE PIÈCE : BOULON **RÉFÉRENCE :** LN93556X32 **ÉTAT DE LA PIÈCE :** TROP LONGUE
N° RDS : 20030605012
DESCRIPTION

AU COURS D'UNE VÉRIFICATION DE CONFORMITÉ À L'AVIS DE CAMPAGNE 351-73-20-12 DES SERVICES DES AÉRONEFS, ON A REMARQUÉ QUE LE BOULON RELIANT LES CÂBLES DE COMMANDE N2 AU LEVIER N2 ÉTAIT TROP LONG. LA LONGUEUR EN TROP AVAIT ÉTÉ COMPENSÉE À L'AIDE DE RONDELLES SUPPLÉMENTAIRES INSÉRÉES SOUS LA TÊTE DU BOULON. ON A REMPLACÉ LE MAUVAIS BOULON PAR LE BOULON APPROPRIÉ (RÉF. LN9355-6X32) AU BOUT DUQUEL ON A APPLIQUÉ UN JOINT DE SERRAGE AU NIVEAU DU JOINT ENTRE L'EXTRÉMITÉ DE L'ÉCROU ET LA PLAQUE D'ÉCROU.

avis *de Pièces* non approuvées *par la FAA*

N° 2001-00274 en date du 17 juin 2001

PIÈCES VISÉES

Turbocompresseurs

OBJET

Le présent avis a pour objet d'aviser tous les propriétaires, exploitants, constructeurs, organismes de maintenance, fournisseurs et distributeurs de pièces d'aéronefs des travaux de maintenance inappropriés effectués sur des turbocompresseurs Garrett et RayJay/Roto-Master.

CONTEXTE

Une enquête mixte portant sur les pièces non approuvées suspectes, effectuée par la Federal Aviation Administration (FAA), le Bureau de l'inspecteur général du département des Transports et le Federal Bureau of Investigation a révélé que Thunderbird Accessories, Inc. (Thunderbird) a mal exécuté la maintenance sur les turbocompresseurs Garrett et RayJay/Roto-Master et a approuvé leur remise en service. Thunderbird, situé au 5406 N. Rockwell, Bethany (OK), 73008, était anciennement titulaire du certificat d'organisme aéronautique (Air Agency Certificate) n° IC2R893K.

Les preuves ont révélé que Thunderbird n'avait pas effectué la maintenance conformément aux manuels de maintenance des constructeurs, ni aux instructions pour le maintien de la navigabilité, ni à d'autres méthodes, techniques et pratiques acceptées par la FAA. Parmi les écarts remarqués, on compte notamment des perçages d'arrêt au-delà des limites permises sur les boîtiers d'échappement et l'installation de boulons et de paliers non approuvés qui n'ont pas été conçus pour une utilisation par chaleur extrême. Puisque la FAA n'a pu déterminer tous les modèles et les numéros de série visés, on doit considérer suspects tous les turbocompresseurs dont la remise en service a été approuvée par Thunderbird.

RECOMMANDATIONS

Les dispositions du règlement exigent que les produits qui ont un certificat de type se conforment à leur définition de type. Les propriétaires, exploitants, organismes de maintenance, fournisseurs et distributeurs de pièces d'aéronefs devraient inspecter leurs avions, les dossiers d'entretien des appareils et (ou) les inventaires des pièces pour les turbocompresseurs dont la remise en service a été approuvée par Thunderbird. Les turbocompresseurs suspects installés sur des aéronefs devraient être vérifiés pour qu'on s'assure qu'ils sont conformes à la définition de type. On recommande de mettre en quarantaine les turbocompresseurs se trouvant dans les stocks existants pour éviter de les installer, jusqu'à ce qu'on puisse déterminer si chaque pièce est apte à l'installation.

RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS

Pour obtenir de plus amples renseignements sur cette enquête et des conseils à l'égard des turbocompresseurs susmentionnés, contacter le Flight Standards District Office (FSDO) de la FAA à l'adresse ci-dessous. En plus des recommandations précédentes, la FAA apprécierait tout renseignement relatif à la découverte des turbocompresseurs, aux moyens utilisés pour cerner la source et aux mesures prises pour retirer les turbocompresseurs du service.

Le présent avis provient du FSDO d'Oklahoma City, 1300, boul. S. Meridian, local 601, Oklahoma City (OK), 73108, téléphone : 405 951-4200, télécopieur : 405 951-4282; il a été acheminé par le Suspected Unapproved Parts Program Office de la FAA, AVR-20, téléphone : 703 668-3720, télécopieur : 703 481-3002.

SYMPOSIUMS, SALONS ET ATELIERS POUR LES TEA 2003-2004

ONTARIO Du 22 au 24 octobre

International Plaza Hotel & Conference Centre, 655, chemin Dixon, Toronto ON M9W 1J4
Tél. : 1 800 668-3656 ou 416 244-1711 **Fax :** 416 244-8031
Internet : www.internationalplaza.com

ONTARIO NORD-OUEST Du 6 au 7 novembre

Victoria Inn & Conference Centre
555, rue Arthur ouest, Thunder Bay ON P7E 5R5
Tél. : 1 800 387-3331 ou 807 577-8481 **Fax :** 807 475-8961
Internet : www.vicinn.com

QUÉBEC Du 18 au 21 novembre

Hilton Montréal Aéroport
12505, Côte-de-Liesse, Montréal QC H9P 1B7
Tél. : 1 800 567-2411 ou 514 631-2411 **Fax :** 514 631-0192
Internet : www.hilton.com

PACIFIQUE Du 28 janvier au 2 février

Best Western Richmond Hotel & Convention Centre
7551, Westminster Highway, Richmond BC V6X 1A3
Tél. : 1 800 663-0299 ou 604 273-7878 **Fax:** 604 278-0188
Internet : www.richmond-hotel.ca

CENTRE Du 3 au 5 mars

Best Western Victoria Inn (aéroport de Winnipeg)
1808, av. Wellington, Winnipeg MB R3H 0G3
Tél. : 1-800 928 4067 ou 204 786-4801 **Fax:** 204 786-1329
Internet : www.vicinn.com

OUEST Du 24 au 26 mars

Coast Plaza Hotel & Conference Centre
1316, 33e Rue NE, Calgary AB T2A 6B6
Tél. : 1 800 661-1464 ou 403 248-8888 **Fax :** 403 248-0749
Internet : www.info@calgaryplaza.com

ATLANTIQUE Du 29 avril au 1er mai

CASINO Nova Scotia Hotel
1919, rue Upper Water, Halifax, NS B3J 3J5
Tél. : 1 866-425 4329 ou 902 421-1700 **Fax :** 902 422-5801
Internet : www.casinonovascotia.com

rapports de difficultés en service

Reçu par Transports Canada
Entre le 1er avril et le 30 juin 2003

aéronefs

Marque/modèle	ATA	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
AEROSPATIALE						
AS 350B	2913	Pompe hydraulique B	704A33690004	Criquée	20030409001	QUE
AS 350B	6730	Servocommande hydraulique	SC5083	Défectueuse	20030527012	PNR
AS 350BA	2910	Pompe hydraulique B	704A33690004	Criquée	3 RDS	QUE
AS 350BA	6300	Verr. roulement	350A37118322	Brisée	20030429002	ONT
AS 350BA	7250	MO2/MO3	70BM02106003109	Hors service	20030526012	PNR
AS 350B2	3213	Boulon	22201TK080015X	Hors service	20030530013	PNR
AS 350B2	6720	Tuyau hydraulique	704A34412047	Criquée	20030409010	PNR
AS 350B2	6730	Servocommande hydraulique			20030527008	ONT
AS 350B2	7931	Press. huile moteur			20030612004	PNR
AS 350D	6300	Verr. roulement	350A37118322	Brisée	20030502005	ONT
AS 355F1	5531	Nervure	350A14111925	Criquée	20030617002	QUE
AS 355F2	5302	Châssis cloison	350A23103600	Criquée	20030407010	ONT
AGUSTA						
A109AII	5302	Cloison dérive	109037244	Criquée	20030527003	PAC
AIRBUS						
A310 308	2900	Flexible	AE7060322	Endommagée	20030403001	QUE
A310 308	3230	Tuyau hydraulique	AE7060322	Rompue	20030421001	QUE
A310 308	5240	Trappe accès huile	2242277501	Brisée	20030522002	QUE
A319 112	3242	Frein	21600	Incendiée	20030521005	QUE
A319 114	5520	Gouv. de profondeur droite			20030530004	QUE
A319 114	5610	Hublot	NP1653114		20030505002	QUE
A319 114	5610	Pare-brise	NP1653114	Éclatée	20030527004	QUE
A320 211	2720	Table alim. position palonnier	2727000601800	Endommagée	20030410001	QUE
A320 211	2742	Vérin stab.	47145131		20030526005	QUE
A320 211	2780	Roulement stable	801B170001	Défectueuse	20030624002	QUE
A320 211	5610	Pare-brise	NP1653115		20030523003	QUE
A320 212	2133	Vanne de décharge	90231570381		20030409007	ONT
A340 313	7830	Inverseur de poussée			20030611003	QUE
BEECH						
A100	3233	Vérin	99810057652	Foirée	20030604003	PNR
B100	2160	Vérin/vanne	NYLC9871	Normale	20030428004	ONT
B100	5510	Renfort plaquette amovible	KNKDL428	Foirée	20030414002	PNR
B100	5520	Arbre cannelé à rotation libre	115610010125	Criquée	20030408006	PNR
B100	7720	Indic. temp. moteur			20030428006	ONT
B200	0000	Plaque, échappement	1019100751	Desserrée, fuite	20030627010	NCR
B200	2711	Boulon	130909B38		20030610005	PNR
B200	2752	Vérin volet	1295210511	Défectueuse	20030610007	PNR
B200	3260	Vérin train avant	11238002221	Fuite	20030424006	PNR
B200	3600	Régul. pneumatique	1H7512	Défectueuse	20030610006	PNR
B200	7797	Résistance d'équilibrage	501A	Connexion desserrée	20030425005	PNR
B200C	2121	Compresseur	1013841761	Mauvais roulement	20030417010	ONT
B200C	3230	Interrupt. pression	570383	Défectueuse	20030609004	PAC
B300	2750	Douille	50160020	Hors service	20030604004	ATL
B300	5610	Pare-brise	10138402522	Criquée	20030409016	QUE
B90	2140	Gicleur	H11D59	Fuite	20030424007	QUE
B99	2750	Disjonct. dynamique volet	SM50D7	Intermittente	20030512001	ONT
C90	2730	Câble gouv. de profondeur	5052443929	Interférence	20030416002	ONT
C90A	2731	Charnière, gouv. de prof.	5052442034	Criquée/corrodée	20030410002	ONT
C90A	2752	Entraînement 90 degrés	503801536	Correcte	20030603011	PNR
C90A	2820	Tuyau carburant	50921620235	Rayée	20030515004	ONT
C90A	3020	Gaine antigivrage	9091010017	Criquée	20030623004	ONT
C90A	3422	Gyro directionnel	6226163002	Défaillance partielle	20030401003	ONT
C90A	7160	Tuyau flexible antigivrage	9091009913	Criquée	20030416001	ONT
C90A	7160	Tuyau flexible antigivrage	909100991317	Criquée	20030408004	ONT
C90A	7510	Tuyau flexible antigivrage	9091009913	Criquée	3SDR's	ONT
D18S	3230	Disjoncteur		Défectueuse	20030417001	QUE
100	2720	Retour palonnier	SP115524067	Brisée	20030408002	PNR
100	3260	Douille éclairage	MS250413	Bonne	20030407008	ONT
100	5300	Lisses	504100491	Criquée	20030514004	PNR
1900C	3230	Relais	MS24171D1	Non fonctionnelle	20030619002	PAC
1900C	6123	Circuit imprimé			20030516002	ONT
1900D	3211	Bras supérieur compas	KNE1018100329	Séparée	20030603002	ONT
1900D	5620	Hublot cabine gauche		Criquée	20030610009	ONT
200	3230	Vérin	9981005765	Difficile à tourner	20030408003	ONT
200	3230	Contrôleur	MC815AS1	Bloque en mode de montée	20030501001	ONT
200	3230	Moteur	1153800025	Disjoncteur ouvert	20030501008	ONT
200	3320	Faisceau de câbles W18	L139A22L139B22	Brûlée	20030508002	ONT
200	5210	Passager/équipage D.			20030612001	ATL
200	5520	Bielle comm.-gouv. de prof.	1016100191	Corrodée	2 RDSs	ATL
200	5610	Pare-brise		Fracturée	20030529002	QUE
200	7720	Détecteur incendie	302158	En bon état de service	20030429001	ONT
95B55	2720	Pédale palonnier	505243263	Brisée/usée	2 RDSs	VAR
95B55	2810	Cellule			20030517001	PNR
99A	3233	Embout	4377113	Criquée	20030424002	ONT
BELL						
204B	5210	Longeron supérieur	205030619	Neuve	20030421005	ONT
204B	5302	Pièce de rechange	20403082506	Criquée	20030610011	PNR
204B	5313	Longeron	204032806079A	D'origine	20030421004	ONT
205A 1	2910	Mandrin hydraulique	2120763643	Criquée	20030404003	PNR
205A 1	6520	Tube de commande	209011710005	Criquée	20030610003	PNR
206A	5532	Dérive	206020113005	Criquée	20030409013	PNR
206B	0000	Régulateur		Défectueuse	20030627005	PNR
206B	3213	Coupelle d'appui	D26651	Criquée	20030407006	PAC
206B	5347	Cornière	206031103043	Criquée	20030528004	ONT
206B	5511	Longeron	206020120011	Criquée	20030526011	PAC
206B	6320	Contrefiche	2060315095	Bonne	20030617003	PNR
206L	5302	Raccord supérieur	LE206031329003	Criquée	20030617001	ONT
206L 1	5302	Couple principal	206032308103S	Criquée	20030528005	ONT
206L 1	6320	Carter supérieur	206040532005	Criquée	20030528006	ONT
206L 3	0000	Socle bâti moteur	206069105101	Criquée	20030627011	PAC
206L 3	6320	Partie supérieure du carter	206040532005	Brisée/Défectueuse	2 RDS	PNR
212	2912	Coude	MS219266	Criquée	20030625001	ONT
212	5302	Cloison	212030156047	Criquée	20030603010	PNR
212	5310	Cornière	205030712037	Criquée	20030603009	PNR
212	6320	Roulement	205040249003	Métal détachée	20030425003	PAC
212	6320	Gaine support	212040054007	Brisée	20030613009	PAC
212	6330	Biellette de pas	212030104101	Brisée	20030530001	PAC
212	6420	Pale rotor principal	212015501115	Criquée	20030530003	QUE
212	7310	Guignol	212060745001	Défectueuse	20030416003	ONT
407	6220	Goujons (4)	407010105101	Criquées	20030523001	PAC
412CF	6230	Roulement et revêtement	204010433001	Desserrée	20030401006	PNR
BELLANCA						
8GCBC	3220	Tuyau châssis	7147061	Détachée	20030616003	ONT
8GCBC#	2752	Volet supérieur gauche	CA19023	Éraillée	20030616002	PNR
BOEING						
727 217	2612	Fiche Cannon	BACC45ZT18A31P6	Court-circuitée	20030411001	ONT
727 22C	0000	Vérin bec			20030627018	PAC
727 223	0000	Flexible hydraulique	BACH8B04NN0157	Rompue	20030627012	ONT
727 223	0000	Saumon d'aile	6572719233	Endommagée	20030627013	ONT
727 225	0000	Guide dérive		Défectueuse	20030627009	ONT
727 225	2710	Câblage	BACC13AP6E2858	Usée par frottement	20030627001	ONT
737 2Q9	2797	Câblage de bec		Odeur de brûlé	20030520003	ATL
737 2Q9	5330	Fuselage ext.		Criquée	20030409017	ATL
737 2Q9	5330	Fuselage ext.		Criquée	20030409018	ATL
737 2T2C	3230	Rentrée train d'atterrissage			20030528003	PNR
737 2T5	2900	PCU ailerons	65447619		20030417011	PAC
737 2T7	5610	Hublot	65C343482		20030505003	PAC
737 201	5330	Fus. côté droit		Criquée	20030605001	PNR
737 217	2600	APU			20030620004	PAC
737 242C	0000	Nil/inconnu			20030620006	PNR
737 275C	3260	Pos. train d'atterrissage			20030418001	PNR
737 281	2710	PCU ailerons	654476114	Capuchon brisé	20030611002	PNR
737 76N	0000	Train principal			20030618001	PNR
737 76N	2897	Câble	NA	S/O	20030425010	PNR
767 333	2565	Parachute	101656305		20030528013	QUE
BOMBARDIER						
BD 700 1A10	2731	Comm. tab comp. gouv. prof.			20030520004	NCR
CL600 2D24	2130	Nil/inconnu			20030426001	NCR
BRITISH AEROSPACE						
BAE 146 200	2621	Tête de décharge	3473641	Contaminée	20030514015	ATL
BAE 146 200	5310	Logement train supérieur	NA	Criquée	3 RDS	ATL
BAE 146 200	5610	Poste de pilotage	00025H8279		20030403003	ATL
HS 748 2A	2110	Flexible	139379	Brisée	20030611001	QUE
HS 748 2A	2710	Levier de commande	1F11792	Fracturée	20030424001	ONT
HS 748 2A	5200	Solénoide de verrouillage	Inconnu	Surchauffée	20030407004	ONT
CANADAIR						
CL215 1A10	0000	Cylindre		Criquée	20030623001	PNR

Marque/modèle	ATA	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
CL215 1A10	0000	Tourillon arrière	1606042	Usée	20030506005	PNR
CL215B11(CL215T)	5720	Renfort	215K10105154	Criquée	20030407009	QUE
CL600 1A11(600)	3010	Tuyau piccolo	600800398	Mal étiqueté	20030606006	ONT
CL600 2B16(604)	2910	Nil/inconnu	6047523865	Usée par frottement	20030401007	ONT
CL600 2B16(604)	3246	JANTE ROUE DE NE			20030409003	NCR
CL600 2B19(RJ)	0000	Aéronef			20030623002	NCR
CL600 2B19(RJ)	0000	PSEU		Défaillance	20030619004	QUE
CL600 2B19(RJ)	0000	Voir texte		Corrosion	20030624001	QUE
CL600 2B19(RJ)	2120	Vérif. cloison	V92E204	Démontée	20030406001	NCR
CL600 2B19(RJ)	2121	Soupape à clapet	101270	Rayée	20030404009	ATL
CL600 2B19(RJ)	2215	Entraînement à galet	GE6288713001	Goujons cisaillés	20030603013	QUE
CL600 2B19(RJ)	2421	Entraînement intégré	755469B	Métal dans le filtre	20030603012	QUE
CL600 2B19(RJ)	2710	Commande ailerons			20030516001	QUE
CL600 2B19(RJ)	2710	Biellette sortie PCU	272955	Usée	20030514002	NCR
CL600 2B19(RJ)	2761	Bloc comm. alimentation	270007		20030612009	QUE
CL600 2B19(RJ)	2910	Conduit hydraulique	6017523843	Usée par frottement	20030419001	NCR
CL600 2B19(RJ)	2910	Nil/inconnu			20030515006	NCR
CL600 2B19(RJ)	2916	Bâche hydraulique		Fuite	20030501003	ATL
CL600 2B19(RJ)	3234	Boîte de sélecteur	VA750005000	Défectueuse	20030421006	QUE
CL600 2B19(RJ)	3250	Soupape d'arrêt hydr électr	O16480101		20030603001	QUE
CL600 2B19(RJ)	3250	Valve	750006000	Défectueuse	20030501005	QUE
CL600 2B19(RJ)	3418	Ailette d'angle d'attaque	601R591541	Hors tolérance	20030609010	QUE
CL600 2B19(RJ)	4900	APU			20030514017	QUE
CL600 2B19(RJ)	5320	Matelas d'isolement	601R404672381	Défectueux	20030514011	QUE
CL600 2B19(RJ)	5340	Nil/inconnu			20030417002	QUE
CL600 2B19(RJ)	5610	Pare-brise latéral poste pilot	601R3303312	Criquée	20030612008	QUE
CL600 2B19(RJ)	5610	Pare-brise poste de pilotage			20030507001	NCR
CL600 2B19(RJ)	5610	Pare-brise poste de pilotage	601R3303313		20030514001	NCR
CL600 2B19(RJ)	5610	Hublot latéral gauche	601R3303311	Éclatée	20030530011	QUE
CL600 2B19(RJ)	5610	Hublot latéral	NP1393221	Éclatée	20030505001	NCR
CL600 2B19(RJ)	5700	Bord d'attaque	601R120445	Criquée	20030419002	NCR
CL600 2B19(RJ)	5740	Douille		Déplacement	20030417004	QUE
CL600 2B19(RJ)	5741	Douille		Déplacement	6 RDS	QUE
CL600 2B19(RJ)	5753		601R14501-1601R14511		20030403004	NCR
CL600 2B19(RJ)	7200	Turbine de moteur			20030515007	QUE
CL600 2B19(RJ)	7603	Manette des gaz			20030518001	QUE
CL600 2B19(RJ)	7603	Boîte transm. manette des gaz			20030518002	QUE
CL600 2B19(RJ)	7897	Contacteur d'escamotage	22850741115	Mal ajustée	20030514018	NCR
CL600 2C10(RJ)	2613	Boucle détect. prélèvement	GG670801021		20030530014	QUE
CL600 2C10(RJ)	5610	Hublot latéral	NP1393225	Criquée	20030406002	NCR
CESSNA						
A185E	5551	Support arrière droit	07123022	Criquée	20030501002	ONT
A185F	2750	Poulie de volets	S3782	Mauvaise pièce	20030521006	QUE
A188B	2701	Ressort	16001041	Brisée	20030611005	ATL
TU206G	2820	Conduit carburant	1200106253	Sectionnée	20030606004	ONT
TU206G	5344	Montant porte droite	TU206G	Criquée	20030514016	ONT
T310P	3230I	Guignol DLER	08421022	Brisée	20030603007	PNR
U206B	8530	Pompe à vide	212CW	Défectueuse	20030528001	ONT
U206C	5310	Montant porte avant gauche	1213406I5	Criquée	20030410004	ONT
U206G	5330	Partie inf. centrale revêtement	1211650	Corrodée	20030505006	ONT
120	2720	Guignol palonnier	300433113	Criquée	20030515003	ONT
150G	2720	Butée		Neuve	20030517002	ONT
150L	5510	Bord d'attaque nervure	0432001646	Criquée, brisée	20030423006	ONT
150L	5711	Renfort	043200115	Criquée	20030401004	ONT
150M	0000	Cylindres			20030626009	ONT
150M	5510	Bord d'attaque nervure	0432001646	Criquée, brisée	20030423004	ONT
152	8530	Moteur		Défectueuse	20030609012	QUE
172M	0000	Conduit carburant	05001183	Usée par frottement	20030627015	ATL
172M	2430	Disjoncteur	S159060L	Défectueuse	20030423002	ATL
172M	2434	Lev. alternateur	10300J	Défectueuse	20030425006	ONT
172M	7160	Comm. chauff. carburateur	S123017	Fil brisée	20030430005	PNR
172N	3244	Pneu 5,00 * 5	AI53716	Cloquée	20030407001	ATL
172N	5712	Nervure gauche	05230301	Criquée	20030408005	PNR
172P	5541	Nervure sup. palonnier	05331531	Criquée	20030410005	QUE
172R	2562	Cordon, ELT	05118204	Usée par frottement	20030423007	ONT
172R	8011	PM démarreur	2401H	Défectueuse	20030528007	ONT
172RG	2311	Panneau de sélection-écoute	24700032		20030603005	ONT
172RG	5343	Raccord	24130023	Criquée	20030409004	ONT
182S	2500	Verr. cylindre	05142132	Affaissée	20030427001	ONT
182S	5320	Cloison	07137878	Criquée	2 RDS	ONT
182S	5320	Cloison	07137879	Criquée	20030414006	ONT
182S	5320	Fuselage gauche	SKIN07133343	Criquée	20030414004	ONT
208B	2750	Moteur volet	C145350	Inconnue	20030421003	PNR
208B	2810	Réservoir carburant	261601741	Criquée	20030514010	ONT
208B	3221	Douille	SNAS755006	Manquante	20030430007	PNR
310L	3230	Ressort verrou train sorti	50410051	Brisée	20030520005	ONT
310L	3232	Vérin trappe train	50450014	Soudure criquée	20030506001	ONT
310R	8000	Contact démarreur	O08504691	Amorçage d'arc	20030605003	PNR
337A	2782	Câble commande volets			20030606010	PNR
337G	2752	Câblage	14601007		20030602001	ATL
402B	3230	Étrier de réglage	50452112	Cisaillée	20030523005	PAC
402B	3244	Pneu train principal	0773450	Éclatée	20030521008	PAC
414	2425	Alternateur	ALV9407	Défectueuse	20030515005	PNR
500	3234	Train d'atterrissage	66710		20030408001	ONT
525	0000	Génér. démarr.			20030626004	QUE
550	0000	Joint trappe d'évacuation	651125619	Coincée	20030626001	ONT
550	0000	Isolant		Roussie	20030627002	PAC
550	0000	Piston isol.	66422172	Percée	20030625004	ONT
550	2750	Interrupteur	656517543	Mal réglée	20030605014	ONT
550	3242	Disque stator	1338932	Brisée	20030603006	PAC
550	5753	Prolongements nervure	6525115	Usée par frottement	20030610001	ONT
550	7220	Bord d'attaque chauff. PCO		Criquée	20030409011	PNR
560	7830	Tuyau hydraulique	AE1009195G0130	Rompue	20030604002	PNR
560XL	3244	Pneu Michelin	AI0316138	Extérieur correct	20030528012	QUE
650	3260	Fil		Brisée	20030520001	QUE
CONVAIR						
340	3230	Soupape			20030620005	PAC
340	5314	Poutre principale	KF580532000012	Neuve	20030404005	PAC
CURTISS WRIGHT						
C46F	1000	Goupille fendue	MS24665143	Neuve	20030528015	PNR
DASSAULT						
FALCON 20D	7931	Transm. pression d'huile	11346AA		20030612002	ONT
FALCON 900	3411	Pot de condensation	900000	Criquée	20030514006	PNR
FALCON 900	7830	Joint/écran	FGFB583800308	Criquée	20030428008	ONT
DEHAVILLAND						
CS2F 2	3260	Microrupteur verrou train sorti	MS213211	Desserrée	20030521009	PNR
DHC 2 MKI	2720	Plaque de fixation copilote	C2CF1777A		20030613004	PAC
DHC 2 MKI	5511	Longeron avant	CFTP57	Criquée	2 RDS	VAR
DHC 2 MKI	5523	Bielle de commande	C2T29A	Brisée	20030609009	ONT
DHC 2 MKI	7400	Prise	SKL32138AN	Court-circuitée	20030526009	PAC
DHC 3	2742	Vérin	C3CF2907	Défectueusee	20030416004	ATL
DHC 3	7110	Comme ci-dessus	AC35500	Criquée	20030620003	ONT
DHC 6 300	2731	Levier de commande	ASC6CF14191	Défectueuse	20030527011	PNR
DHC 6 300	5534	Longeron avant	C6TP103927	Criquée	2 RDS	ONT
DHC 6 300	5534	Longeron arrière	C6TP103931	Criquée	20030505009	ONT
DHC 6 300	5753	Volet intérieur droit	C6WF10024	Rivets desserrées	20030613005	ONT
DHC 6 300	7930	Détecteur de limaille	3034081	Criquée	20030609003	ONT
DHC 7 102	2612	Fil	261030013A22	Usée par frottement/brisée	20030514008	ONT
DHC 7 102	3234	Solénoïde LGSV	574205A	Défectueuse	20030616004	ONT
DHC 7 102	5730	Joint paratonnerre	CVR67	Gonflée	20030609002	ONT
DHC 8 102	0000	Roulement	MB543DDFS464	Coincée	20030630001	ATL
DHC 8 102	0000	Jambe train avant	8800	Usée	20030619007	ONT
DHC 8 102	2750	Capteur couple	85711423101	Brisée et criquée	20030530005	PNR
DHC 8 102	2761	Déporteur hydraulique	82950010269	Fuite	20030501004	ATL
DHC 8 102	2761	Soupape de décharge	659603		20030404008	ATL
DHC 8 102	2900	Conduit hydraulique	82960010115	Criquée	20030620001	QUE
DHC 8 102	2900	Clapet navette	50841	Brisée	20030602010	ATL
DHC 8 102	2910	Déporteurs vol	H82950010369	Piqûres	20030520002	ATL
DHC 8 102	3232	Cylindre	82970019007	Corrodée	20030513004	PNR
DHC 8 102	3242	Frein	214665		20030423003	ATL
DHC 8 102	3260	PSEU [train]	841005	Défaillance carte	2 RDS	ATL
DHC 8 102	5300	Radôme	4426X210	Péril aviaire	20030502001	ATL
DHC 8 300	3220	Vérin direction train avant	8600113		20030625008	NCR
DHC 8 301	3230	Capteur proximité	858601	Code défaillance	20030618003	ATL
DHC 8 311	2900	EDP hydraulique	82970010477	Piqûres	20030507002	ATL
DHC 8 311	3246	Roulements de roue	L812148	Écaillés/piqués	20030526008	ATL
DHC 8 315	2721	Commutateur rotatif	682015	Défaillance interne	20030625007	NCR
DHC 8 315	2913	Entrain. moteur	U570347		20030515002	NCR
DHC 8 400	2130	Indication cabine	92148C010101		20030624003	NCR
DHC 8 400	2610	Détect. boucle d'incendie			20030609001	NCR
DHC 8 400	3230	WOW2 / train avant			20030624004	NCR
DHC 8 400	3260	Pro. verrou train avant sorti	473901		20030515001	NCR
DHC 8 400	3297	Faisceau	471515		20030625002	NCR
DHC 8 400	3297	WOW 2 / train avant			20030625003	QUE
DIAMOND						
DA 20 A1	0000	Charnière gouv. de prof.	B2053840204	Détachée	20030627017	ONT
DA 20 A1	2720	Manchon oval Locoloc	SLESL24P		20030411006	ONT
DA 20 A1	2720	Manchon oval	SL24P		20030404010	ONT

Marque/modèle	ATA	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
DOUGLAS						
DC9 83	2210	Fil électrique	2C610Y20RD	Usée par frottement	20030424008	QUE
DC9 83	3425	Gouv. princ.	D4056510903	Défectueuse	20030514014	QUE
DC9 83	5210	Interr. porte cabine	2028B	Besoin nettoyage	20030529004	QUE
EMBRAER						
EMB 120ER	5320	Panneaux en composite			20030528011	QUE
EUROCOPTER DEUT						
BK117 B 1D	5302	Joint	1172213201	Criquée	20030527014	PNR
BK117 B 1D	5310	Joint	1172213202	Criquée	20030527015	PNR
BK117 B 1D	6320	Inconnu			20030530012	PNR
BO105 C BS	2910	Collecteur corps valve	133756E01	Rognée	20030516005	PAC
BO105 C BS	6320	Roulement	4638302023	Rognée	20030405001	ONT
BO105 C CDN	6200	Boulon	LN93556X32	Desserrée	20030605013	ONT
BO105 C CDN	6200	Boulon	LN93556X32	Trop courte	6 RDS	VAR
BO105 C CDN	6320	Roul. à rouleaux coniques	4619310069	Rognée	20030405002	ONT
BO105 C CDN	7321	Arbre	UNK	Cisaillée	20030527009	ONT
BO105 C CDN	7600	Boulon hexagonal	LN93556X32	En bon état	20030502003	ONT
BO105 S CDN BS	7240	Ch. de combust. ext.	6870992J	Criquée	20030404001	ONT
EUROCOPTER FRANCE						
EC 120 B	2400	LACU	911TS08Y	Défectueuse	20030409012	PNR
FAIRCHILD						
SA227CC	7230	Tube P3	8943825	Fracturée	20030410006	ONT
GULFSTREAM						
G 1159A	0000	Renvoi des billes	B120344	Cisaillée	20030613001	ONT
G 1159A	2910	Tuyaux hydrauliques	1159P20518	Usée par frottement	20030409008	ONT
HUGHES						
369D	2820	Interr. dérivation carburant	369H81443	Criquée	20030411002	PAC
369D	5511	Longeron	369D23623	Criquée	20030618007	PNR
369D	6210	Goupille pale rotor principal	369A10045	Brisée	20030605010	PNR
369D	6410	Pale rotor de queue	369D21640501	Hors service	20030408003	PAC
369D	6710	Support collectif	369A7339	Brisée	20030425009	PNR
LEARJET						
35A	0000	Garniture entrée de clef	9544008	Déformée	20030618004	PNR
35A	2910	Tube	2607003453	Trouée	20030605009	QUE
35A	3246	Demi-roue	95440263	Criquée	20030618002	PNR
35A	7321	Régulateur carburant			20030605015	QUE
45	7532	Vanne purge HP	6621000000073	Défectueuse	20030414001	ONT
LOCKHEED						
L 1011 385 1 14	3510	Conduit BP 02	4019374	Fuite	20030428001	QUE
L 1011 385 3	7280	Bouchon huile	LK58367		20030428003	QUE
MITSUBISHI						
MU 2B60(USA)	6140	Génératrice tachymétrique	G34	Cisaillée	20030505004	ONT
MORAVAN						
Z242L	3250	Câble train avant	Z4242390000	Brisée	20030619006	ONT
PILATUS						
PC 12 45	0000	Affichage à DEL	9755084910		20030630002	ONT
PC 12 45	2750	Entr. flexible volet			20030516006	ONT
PC 12 45	2822	Pompe de gavage	9688411404		20030508001	ONT
PC 12 45	2897	Pompe de gavage	9688411404		20030422001	ONT
PC 12 45	2932	Hydr. train d'atterrissage	9738114306	Fuite	20030509001	ONT
PC 12 45	3150	Panneau voyants d'alarme	9728132012		20030507003	ONT
PC 12 45	3242	Disque rotor	23203500	Brisée	20030407005	PNR
PC 12 45	3246	Carénage	15702100	Criquée	20030430008	ONT
PC 12 45	3260	Commutateur proximité	973303311		20030410007	ONT
PC 12 45	3340	Feu d'atterrissage	9728769401	Réparée	20030528016	PAC
PC 12 45	3411	Conduite prise statique		Défectueuse	20030527010	PNR
PC 12 45	3418	Commutateur angle d'attaque	9754421421		20030428005	ONT
PC 12 45	3497	Transmetteur de couple	K22A24	Court-circuitée	20030527016	PAC
PC 12 45	7421	Bougie d'allumage	311614401		20030430009	PNR
PC 12 45	7712	Limiteur de couple	311629401	Défectueuse	20030403002	ONT
PIPER						
PA18 150	3220	Boulon	AN721	Cisaillée	20030409006	ONT
PA18 150	5730	Lardage ailes		Brisée	20030529003	ONT
PA23 250	3210	Raccord contrefiche	1754400	Criquée	20030401002	ONT
PA23 250	3210	Tube	1742002	Criquée	20030401001	ONT
PA23 250	3230	Mécanisme verrou train sorti		Manipulation difficile	20030409015	QUE
PA28 160	2710	Guignol aileron	BR6210200	Criquée	20030409014	ONT
PA30	0000	Ergot - transmission	2176000	Brisée	20030627016	ATL
PA30	3230	Conduit train principal	455180	Défectueuse	20030610004	PNR
PA31	2210	Pinces		Bloquées	20030606002	PAC
PA31	2730	Câble servocommande prof.		Bloquée	20030606003	PAC
PA31	2750	Flexible entrain. arbre	486597	Criquée	20030501009	PNR
PA31 350	2121	Moteur électrique		Odeur de brûlé	20030609011	QUE
PA31 350	2730	Câble compens. arrière	41734078	Brisé	20030505005	ATL
PA31 350	3244	Pneu et chambre à air avant	6006		20030613003	ATL
PA31T	2731	Pignon conique	4536700	Deux dents brisées	20030421007	ONT
PA31T	3210	Bras articulé	42042000	Criquée	20030619005	QUE
PA31T	3250	Boulon bielle commande dir.	AN3H7A	Cisaillée	20030609008	ONT
PA38 112	7332	Pression carburant	TR486439	Défectueuse	20030625006	ONT
PA44 180	2300	Radio		Défectueuse	20030530008	ONT
PA44 180	2710	Câble d'équilibrage	62701123	Effilochée	20030528009	ONT
PA44 180	3220	Boulon	NAS464P427	Cisaillée	20030404002	ONT
ROBINSON						
R44	6300	Vérin	C0511	Défectueuse	20030514003	PNR
R44	7314	Pompe carburant			20030527007	PNR
SCHWEIZER						
269C	6200	Roulement	269A505085	Défectueuse	20030425008	ONT
269C	6200	Axe poulie	269A54985	Sous-dimensionnée	20030425007	ONT
SHORT&HARLAND						
SD3 60	0000	Disjoncteur	SM600BA	Défectueuse, fermée	20030619003	PAC
SD3 60	0000	Ressort	500221XXX321	Ressort brisé	20030618006	PAC
SD3 60	0000	Interrupteur principal	LHA4B6101	Bloquée	20030618005	PAC
SD3 60	7600	Commande alimentation	CAA552326	Brisée	20030422002	NCR
SIKORSKY						
S61L	5302	Raccord inférieur	S612066120002	Criquée	20030421008	PAC
S61N	6410	Pale rotor de queue	S611730101045	Criquée	20030610002	PAC
S61N	6710	Fric. collectif		Collée	20030415003	ATL
S76	4130	Joint sortie	SB8208102		20030416005	PAC
SWEARINGEN						
SA226TC	0000	Réceptacle	27200637	Criquée	20030620002	PNR
SA226TC	2110	Tube	2784142007	Brisée	20030527005	PNR
VICTORY AIRCRAFT						
AVRO						
LANCASTER MK X	3240	Identique	SAME	Allongée	20030615001	ONT

moteurs

Marque/modèle	ATA	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
ALLISON						
250	7230	Roulement	23004538		20030425004	PAC
250-C20	2800	Accumulateur	6875224	En bon état	20030421009	PAC
250-C20	8012	Carter compresseur	2305714	En bon état	20030612007	PAC
250-C20B	7321	Régulateur carburant	23065104	Défectueuse	20030430006	PNR
250-C20B	7323	Pignon d'entrainement		Défectueuse	20030527013	PNR
250-C20R/2	7240	Ch. combustion ext.	23034114	Criquée	2 RDS	PNR
250-C30	7931	CVR, GB	PW23059576	Hors service	20030509002	NCR
250-C30S	7260	Pompe à huile	23031459	Inconnue	20030415004	PAC
250-C30S	7261	Huile hydrodynamique	23063371	Désintégrée	20030409002	QUE
AVCO LYCOMING						
AEIO-360-A1B6	0000	Arbre à cames	LW18840	Écaillée	20030626007	PAC
AEIO-360-A1B6	7810	Déflecteur intérieur	UK	Brisé	20030526001	ONT
AEIO-360-A1B6	8520	Arbre à cames	LW18840	Écaillée	3 RDS	PAC
GO-480-G2D6	0000	Soupape d'échappement	71381	Brisée	20030627014	QUE
IO-360-A1B6D	8530	Soupape		Brisée	20030604001	ONT
IO-540-K1B5	8520	Moteur		Défectueuse	20030605004	PNR
LTIO-540-J2BD	8520	Carter		Criquée	20030523004	PNR
LTS-101-600A-3	7321	Régulateur carburant	430128807	Défectueuse	20030530010	QUE
O-235-L2C	7414	Magnéto	4381	Hors service	20030526006	ATL
O-320-B2C	7921	Refroidisseur d'huile moteur	20008A	Fuite	20030603008	PNR
O-320-E2D	7300	Moteur		Défectueuse	20030530009	ONT
O-320-E2D	7322	Carburateur	10S135	Brisée	20030604007	PAC
O-320-E2D	7414	Magnéto	4371	Défectueuse	20030502002	ATL
O-320-H2AD	7414	Contacts disjoncteur	ES10384585	Usées	20030514007	ONT
O-320-H2AD	8520	Carter	LW15272	Criquée	20030605006	ONT
O-360-A1F6D	7414	Magnéto	ES1068255511	Défectueuse	20030424005	PNR
O-540-F1B5	8530	Moteur			20030407007	PNR
TIO-540-AJ1A	8520	Pince	40D22382	Défectueuse	20030530002	QUE
TIO-540-A2B	6122	Vilebrequin	79027	Défectueuse	20030606008	ATL
TIO-540-A2B	8520	Carter	11F20022S3	Fuitee	20030514013	QUE
TIO-540-A2C	7310	Tube	LW120980100	Brisée	20030519001	QUE
TIO-540-J2BD	8500	Support	75414	Brisée	20030616001	PNR
TIO-540-J2BD	8520	Vilebrequin	13F17786	Brisée	20030529001	QUE
TIO-540-J2BD	8520	Vilebrequin	LW12163	Criquée	20030606007	ATL
BOMBARDIER ROTAX						
RECIPROCATING	8530	Soupape d'échappement		Détruite	20030605002	PNR
912 S	8530	Soupape d'admission		Séparée	20030521004	ONT
CURTISS WRIGHT						

Marque/modèle	ATA	Nom de pièce	Réf. pièce	État de pièce	N° RDS	Rég.
R-1820-80	8530	Cylindre	893742C	Percée	20030605007	ONT
GARRETT						
TFE731-3	7920	Groupe motopropulseur	30728001	Ingestion d'oiseau	20030528002	ONT
TPE331-10N	7603	Ressort torique		Brisée	20030605005	PNR
TPE331-10N	7722	Interrupteur à bascule	MS3505929	Intermittente	20030526010	PAC
TPE331-10UA	7250	Douille	310170318	Neuve	20030512002	PNR
TPE331-10UA	7321	Régulateur carburant	UNI8978017		3 RDS	PNR
TPE331-10UGR-51(H	7321	Soupape de contourn. TTL	8974573	Intermittente	20030618008	PNR
TPE331-6-252B	7712	Capteur de couple	31017253	Inconnue	20030414003	PNR
ORENDA						
OE600A	7420	Faisceau d'allumage	T20016	Endommagée par la chaleur	20030404006	ONT
OE600A	7920	Courroie à tuyau	7033012	Brisée	20030404007	ONT
PRATT & WHITNEY						
JFTD12A-4A	7230	Comm. press. vide vite carb	586982	Défectueuse	20030609005	PAC
JT15D-4	7320	Levier régulateur	AS3240070	Séparée	20030528008	QUE
JT8D-9A	0000	Prise électrique	BACC45FN12C3S	Court-circuitée	20030627008	ONT
JT8D-9A	7930	Interr. de contournement	1163P181	Défectueuse	20030527002	QUE
PT6	7321	Corps principal	2525098	Creusée	20030415002	QUE
PT6A-135A	7261	Joint torique	AS3209017	Séparée	20030501007	PAC
PT6A-28	7200	Moteur		Défectueuse	2 RDS	ATL
PT6A-28	7261	Soupape de contournement	SE3024566	Usée	20030613008	PNR
PT6A-28	7931	Câblage		Défectueuse	20030606005	PNR
PT6A-42	7310	Moteur		Défectueuse	20030606009	ATL
PW120	7921	Raccord refroid. d'huile	87900014103	Brisée	20030423001	QUE
PW120A	7921	Refroidisseur d'huile	28E99X	Fuite	3 RDS	VAR
R-1830-92	8530	Cylindre	114651	Criquée	20030521007	ONT
R-2800-79	0000	Cylindre	98181	Défectueuse	20030627004	PNR
R-2800-79	8520	Roulement principal		Défectueuse	20030417009	PNR
R-2800-79	8530	Contre-écrou basculeur		Desserrée	20030415001	PNR
R-2800-79	8530	Bougie d'allumage		Desserrée	20030527006	PNR
R-985	8550	Nil/inconnu			20030605019	PAC
R-985-AN-14B	8520	Carter arrière	126299	Criquée	20030605018	PAC
R-985-AN-14B	8550	Moteur à pistons			20030609006	PAC
2800CA3	8550	Carter avant	519589	Plaquette amovible absente	20030604005	PNR
ROLLS ROYCE						
BR700-715A1-30	7250	HP Couvercle	BRH12388	Désintégrée	20030501006	QUE
RB211RENT772B60	7532	IP Soupape	HTE4500019	Boulon de charnière brisé	20030522001	QUE
RB211-22B-02	7230	Moteur			20030526002	QUE
RB211-534E4	7261	Roulement turbine HP/PI	UL39099	Fracturée	20030619001	QUE
SPEY 511-8	7120	Jonc d'arrêt	PEP6295	Criquée	20030611004	NCR
SPEY 511-8	7250	Boulon	EU24036	Brisée	20030507005	QUE
TELEDYNE CONTINENTAL						
IO-360-ES	2434	Support de montage	654358	Criquée	20030513001	ONT
IO-470-C	8530	Cylindre	625859CP	Criquée	20030430004	PNR
IO-470-L	8530	Piston	AEC648029	Brisée	20030423005	PNR
IO-470-L	8550	Poussoirs de soupape	646277	Neuves	20030506003	PNR
IO-520-D	0000	Support moteur		Criquée	20030627003	PAC
IO-520-MB	0000	Tige de raccord	646476	Déformée	20030626008	PAC
O-200-A	0000	Vis de réglage	21153	Desserrée	20030627007	ONT
O-200-A	8011	Démarreur	Z4214	Bloquée	20030514012	QUE
TSIO-520-AF	8520	Carter	643989	Usée	20030409005	PAC
TSIO-520-E	8560	Turbocompresseur	4066109025	Criquée	20030609007	PNR
UNKNOWN	8011	Pignon à queue stator	AEC639389	Défectueuse	20030613002	ONT
TURBOMECA						
ARRIEL 1B	7230	Moteur		Frottement	20030514005	PNR
ARRIEL 1D1	7250	Turbine 2e étage	0292253350	Fluage	20030424003	PAC
ARRIEL 1D1	7421	Allumeur	9550168760	Hors service	20030528014	PAC
ARRIEL 1D1	7421	Allumeur	9550175400	Hors service	20030610008	PNR

hélices

DOWTY ROTOL						
R333/4-82-F/12	6114	Joint torique piston		Brisée	20030407002	ONT
HAMILTON STANDARD						
2D30-301	6122	Régulateur d'hélice	1A2G5	Défectueuse	20030605008	ONT
HARTZELL						
HC-B3R30-4B	6100	Écrou	B1894	Criquée	20030605016	PAC
HC-B3R30-4B	6100	Écrou	B1894	Criquée	20030605017	PAC
HC-E2YR-2B	6111	Pale	FC84754	Corrodée	20030604006	PAC
HC-E2YR-2B	6114	Boulon fixation hélice		Défectueuse	20030606001	PAC
HC-E3YR-2ATF	6114	Roulement	SA2202	Usée	20030604008	PNR
HC-E4A-3D	6140	Faisceau de câbles	30600003	Court-circuité	20030514009	QUE
MCCAULEY						
2AF34C55	6114	Moyeu/écrou	D4883	Criquée	20030530006	ONT
SENSENICH						
W96JA-56	6114	Identique	SAME	Criquée	20030527001	ONT

équipment

AMERIKING						
AK450	0000	Batteries		Corrodées	20030627006	ONT
ARTEX						
ELT1104	2562	Bloc-batterie	4520130	Criquée	20030605011	ONT
AUOFLUG						
URHB37E	7410	Bougie d'allum. (charg. auto)	URHB37E	Séparée en deux moitiés	20030411003	ATL
AVIALL						
MS24665143	1430	Goupille fendue	MS24665143	Déformée	20030530007	NCR
B F GOODRICH						
211333	0000	Carter de frein	2158750218	Criquée	20030619008	NCR
BEECH						
3536415157	2752	Moteur volet	D3536415157	Hors service	20030506006	PNR
BENDIX						
430121200	7323PT	Régulateur			20030609013	PNR
430121204	7323PT	Régulateur			20030609014	PNR
GE						
2CM70D6A	2434	Génératrice	2CM70D6A	Révisée	20030506004	PNR
GOODRICH						
101161	3246	Demi-roue int.	101161	Criquée	20030603004	PNR
ISRAEL						
25W78301601	2120	Conduit d'air dynamique	25W783016011	Hors service	20030424004	NCR
KOLLSMAN						
31400117	0000	Altimètre de secours			20030625005	NCR
LUCAS						
230790021	2435	Roulement	03601018	Désintégrée	20030421010	PNR
23079009	2435	Génér. démarrage			20030407003	ONT
MARVELSCHEB						
105193	7322	Réglage mélange		Thyristor manquante	20030421002	ONT
MESSIER						
82970014011	3232	Cylindre ext.	82970015005	Criquée	20030516004	ATL
82970018009	3232	Cylindre	82970018009	Usée et corrodée	20030516003	ATL
PILATUS						
5005012117	2432	Chauffage batterie	TAS203	Brûlée	20030422003	ONT
POINTER						
PS400010	2562	ELT			4 RDS	PNR
PRESTOLITE						
MZ4218	8011	Armature	MZ2399S	Brisée	20030506002	ONT
SLICK						
4371	7414	Magnéto			20030425001	ONT
4372	7414	Accouplement à déclic	M3100	Rivet desserré	2 RDS	ONT
UNKNOWN						
MARKSGONE	0000	Relais	MS24171D1	Court-circuitée	20030628001	PNR

LÉGENDE

ATA	Code de la Air Transport Association définissant les ensembles/systèmes/composants
N° RDS	N° de contrôle RDS de TC. - Toujours mentionner lors de correspondance ou de requête.
Rég.	Région TC d'où provient le RDS : PAC = Pacifique, PNR = Prairies et Nord, ONT = Ontario, QUE = Québec, ATL = Atlantique, OTT = Ottawa (AC), VAR = Plus d'une région

feedback

personnes-ressources

Administration *centrale*

Aviation Civile de Transports Canada, Maintien de la navigabilité (AARDG)
Place de Ville, Tour « C », 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8
Tél. : 613 952-4357 Téléc. : 613 996-9178

bureaux *régionaux*

Atlantique

Transports Canada
C.P. Box 42
95, rue Foundry , 6e étage
Moncton, (N.-B.)
E1C 8K6
506 851-7114

Prairies et Nord

Transports Canada
344, rue Edmonton
Winnipeg, (Manitoba)
R3C 0P6
204 983-3152
1 888 463-0521

Ontario

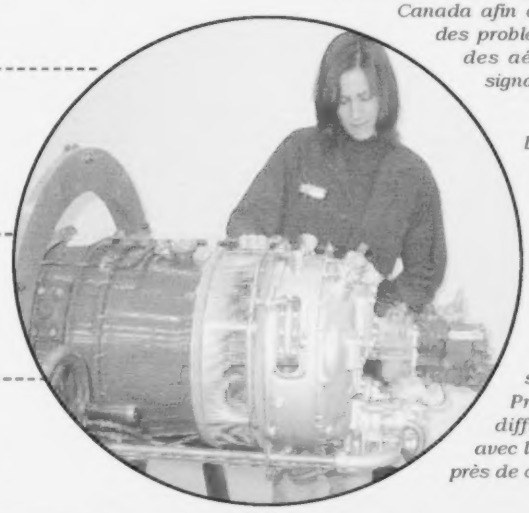
Transports Canada
4900, rue Yonge, bureau 300
Willowdale, (Ontario)
M2N 6A5
416 952-0352

Québec

Transports Canada
700, Leigh Capreol
Dorval, (Québec)
H4Y 1G7
514 633-3319

Pacifique

Transports Canada
800, rue Burrard, bureau 620
Vancouver, (C.-B.)
V6Z 2J8
604 666-8777



feedback *(TP 6980F) est un trimestriel publié par la Division du maintien de la navigabilité de Transports Canada afin d'informer le milieu aéronautique des problèmes qui touchent la navigabilité des aéronefs au Canada qui lui sont signalés quotidiennement.*

Les articles publiés dans **feedback** *sont tirés de rapports de difficultés en service (RDS) soumis par des techniciens d'entretien d'aéronefs (TEA), des propriétaires, des exploitants et d'autres sources.*

Pour de plus amples renseignements sur **feedback** *ou sur le Programme de rapports de difficultés en service, communiquez avec le Centre de Transports Canada le près de chez vous.*

Retrouvez-nous dans le cyberespace à :

www.tc.gc.ca/Aviationcivile/certification/menu.htm

Léo N.J. Maisonneuve
Gestionnaire
Programme d'information
Tél. : (613) 952-4352
Courriel : maisole@tc.gc.ca

T.A. McNamara
Rédactrice
Programme d'information
Tél. : (613) 952-4360
Courriel : mcnamat@tc.gc.ca

B. Goyaniuk
Chef
Maintien de la navigabilité aérienne
Tél. : (613) 952-4356
Courriel : goyanib@tc.gc.ca

Canada